



All'attenzione

**Assessore Regionale Infrastrutture e Mobilità
Cattaneo Dott. Raffaele**

**Al Direttore Generale del Dipartimento
Rossetti Ing. Mario**

**Ai soggetti componenti il Tavolo del TPL Regionale
Lombardia**

TAVOLO TPL REGIONE LOMBARDIA

OSSERVAZIONI E PROPOSTE DI CGIL E FILT LOMBARDIA

OBIETTIVI DI QUALITA'

- Incremento straordinario tariffe TPL 1° Luglio 2011**
- Aumenti tariffari 2012**

Considerazioni preliminari

La decisione assunta dal Governo con la Finanziaria del 2010 produrrà una riduzione delle risorse nel biennio 2010/2012 di circa 2 Mld di Euro, passando quindi da circa 7 Mld a 5 Mld di Euro destinate al settore del Tpl, gomma e ferro, per il paese.

Le stesse soluzioni d'emergenza trovate con l'accordo Stato/Regioni, pur riducendo l'entità dei tagli inizialmente previsti, hanno lasciato un quadro di forte instabilità, a maggior ragione nella prospettiva dell'assetto e del regime delle risorse che deriverà dal nuovo assetto federalista. Come evidente, una riduzione di risorse e una forte instabilità delle stesse rischiano di pregiudicare ogni pur positiva volontà riformatrice e programmatica.

Confermiamo quindi la nostra netta contrarietà ad una strategia che accetti un quadro di questo tipo e porti a compensare le minori risorse con una riduzione dei servizi e degli investimenti ed un incremento, ben oltre il tasso di inflazione generale e del settore, delle tariffe senza alcun reale legame a investimenti e miglioramento della qualità del servizio.

In particolare, per quanto riguarda il secondo incremento straordinario delle tariffe, il quadro di recupero delle risorse derivante dall'applicazione della delibera del 29 dicembre 2010, rimane non

definito. Siamo in attesa di conoscere quali siano le entrate provocate dall'aumento tariffario straordinario applicato il 1° Febbraio 2011, quali le ripercussioni derivanti dai nuovi titoli di viaggio e la ricaduta del provvedimento sui singoli gestori del servizio.

Riteniamo inoltre che una seria misurazione dell'incremento della qualità abbia la necessità di essere rilevata nell'arco temporale almeno di un anno, anche per consentire i provvedimenti necessari al miglioramento del servizio stesso.

Come già detto riteniamo che il recupero delle risorse da destinare agli investimenti, assolutamente necessari e doverosi, non debba derivare prevalentemente dagli incrementi tariffari.

Inadeguati finanziamenti degli anni '80 e '90 e incostanti finanziamenti successivi, unitamente alla mancanza di un progetto complessivo di sviluppo del TPL e di una precisa strategia, sono alla base del ritardo dell'adeguamento della rete infrastrutturale e dell'ammodernamento del parco rotabile e dei mezzi di TPL, con la conseguente scarsa qualità dell'offerta del servizio.

Per questo pensiamo sia imperativo dare una soluzione a garanzia di adeguati e costanti finanziamenti al miglioramento gestionale del servizio di TPL in termini qualitativi e quantitativi e adeguati finanziamenti per nuovi investimenti a partire dalle infrastrutture, mirati a raggiungere quei livelli di efficacia e di efficienza per superare il gap che ci divide dal resto dell'Europa.

Osservazioni e proposte per un TPL che guardi al futuro

A nostro avviso lo sviluppo di sistema del TPL dovrebbe passare anzitutto dalla volontà di scelte politiche di responsabilità pubblica, mentre il recupero di finanziamenti derivanti dai titoli di viaggio dovrebbero passare da una serie di altri provvedimenti aventi l'obiettivo di incrementare fortemente il numero dei passeggeri che utilizzano il servizio pubblico di trasporto.

Occorre un quadro di sistema, di regole, di risorse certe e continuative nel tempo, di misure a sostegno al TPL, superare la frammentazione degli operatori del settore e del mercato, introducendo economie di scala. Moltissime sono le Aziende operanti in Lombardia di piccolissime dimensioni, ma fortunatamente possiamo contare anche su Aziende importanti (Atm, Trenord, Gruppo Arriva, Gruppo Autoguidovie)

Partendo da una lettura aggiornata dei bisogni di mobilità che muove dai territori, occorre investire sull'integrazione modale e servizi accessori, sull'integrazione tariffaria (gestita da un Ente esterno alle Società di servizio ad esempio la Regione o le future Agenzie di bacino, e dovranno essere utilizzati gli stessi sistemi di bigliettazione, tecnologicamente avanzati in grado di rilevare oggettivamente il numero dei passeggeri che si muovono sul singolo servizio), sullo sviluppo di sinergie e economie di scala, sull'implementazione della velocità commerciale, sull'ammodernamento del parco mezzi con caratteristiche ecocompatibili, sull'implementazione della rete ferroviaria, sull'accessibilità e la qualità delle stazioni ferroviarie e dei mezzi, su un sistema di incentivi al trasporto pubblico e disincentivi all'uso del trasporto privato, su una puntuale e efficace informazione all'utenza dei servizi erogati, dei loro disguidi e delle forme alternative di trasporto in caso di guasti e soppressioni, forme di agevolazioni tariffarie, sono le condizioni indispensabili per attrarre l'interesse dei viaggiatori e dei pendolari.

Tutto ciò implica la volontà politica nel percorrere obiettivi di sviluppo del sistema dei trasporti pubblici, sia delle Istituzioni Nazionali che Locali siano esse Regione, Province e Comuni, sia da parte degli Operatori del settore. E' da rendere quanto prima concretizzabile il percorso di approvazione della Proposta di Legge sulla riforma del TPL, per rendere finalmente concreto il Patto sottoscritto nel novembre del 2008.

Dopo tanti anni la Lombardia non si è ancora dotata di un Piano Regionale dei Trasporti, in conformità alla normativa nazionale, che porti alla realizzazione di un sistema di TPL al pari delle altre regioni europee aventi le stesse caratteristiche di urbanizzazione e densità di popolazione.

L'obiettivo è incrementare il numero dei pendolari per incrementare gli introiti da titoli di viaggio, per ridurre la congestione del traffico e il forte inquinamento prodotto dall'uso del mezzo privato. Un capitolo specifico merita il trasporto merci. La Regione intende aprire un confronto sul movimento merci e sulla logistica, e ci auguriamo che questo percorso possa dare una risposta anche in merito alla riduzione di congestione del traffico e dell'inquinamento, operando un effettivo trasferimento dalla gomma al ferro.

Obiettivi per la qualità del servizio

Per poter concretamente e correttamente agire la misurazione della qualità del servizio, riteniamo che occorra partire dalla verifica dell'applicazione dei Contratti di servizio, mettendo sotto sorveglianza gli elementi di gestione degli stessi, rendendoli esigibili e agendo, nel caso, le relative penali, sia per quanto riguarda le concessioni, sia in regime di gara, facendo riferimento agli indici presenti negli stessi Contratti, sia per la gomma, sia per il ferro.

Inoltre, riteniamo che per raggiungere obiettivi di qualità, occorra evitare le gare al massimo ribasso, soprattutto per quanto riguarda il servizio di pulizia, ma anche quello di manutenzione.

Gli obiettivi individuati e proposti al Tavolo TPL del 7 aprile riteniamo non siano idonei a verificare un quadro complessivo di miglioramento del servizio offerto e percepito.

Infatti non c'è ragione per cui non debbano essere riproposti quelli utilizzati per l'adeguamento 2010 avendo a riferimento il dato storico.

Solo la misurazione di obiettivi stabili e continuativi possono far rilevare lo scostamento del risultato negli anni e rilevare se vengono o meno rispettati gli impegni sottoscritti nel Patto di riforma.

In breve, gli obiettivi più prossimi a cui tendere ci sembrano i seguenti:

- puntualità
- regolarità
- materiale rotabile
- comfort (inteso come pulizia - climatizzazione - servizi igienici - impianto di sonorizzazione - affollamento)

Per il 2012, con adeguati parametri aggiornati, i seguenti obiettivi:

- puntualità
- regolarità
- materiale rotabile
- comfort (inteso come pulizia - climatizzazione - servizi igienici - impianto di sonorizzazione - affollamento)

a cui aggiungere:

- integrazione tariffaria in ambito di bacino e regionale
- qualità delle infrastrutture utilizzate dagli utenti (stazioni)

- per il settore della gomma riteniamo sia opportuno sostituire l'obiettivo della puntualità con quello della frequenza (con obbligo di telerilevazione dei veicoli)

A nostro avviso vanno individuate forme di incentivazione per gli operatori del settore con la finalità di costruire economie di scala attraverso forme di aggregazione e per gli Enti locali che costruiscono le condizioni per dare risposta alla velocità commerciale, all'integrazione modale, ai servizi di supporto al TPL (parcheggi di interscambio mezzo privato/mezzo pubblico, in particolar modo quando la responsabilità della gestione ricade sulle Aziende del TPL).

I dati di monitoraggio dovranno essere verificati e elaborati da Enti Terzi. (DGR 010487 del 9/11/2009 Allegato 6 cap. 6.6.2 – Trenitalia e DGR 010488 del 9/11/2009 Allegato 18 punto 1.2 Le Nord)

Dai dati rilevati dovranno essere evitati gli indici medi, e escluse le cause di forza maggiore, o in caso di mancanza, cause derivanti dagli scioperi del personale, come previsto dai Contratti di servizio. Dovranno passare al vaglio della qualità percepita attraverso il filtro della customer satisfaction. Occorrerà monitorare il numero oggettivo dei passeggeri fruitori del TPL suddiviso per ciascun servizio.

Accanto ai parametri di monitoraggio occorrerà fare il punto sull'applicazione del "Patto di riforma" per gli impegni che in esso sono contenuti, in particolare nella Sezione 2 del Patto Modello evolutivo di riforma per il TPL - Art. 9 Obiettivi e risultati attesi della riforma.

Inoltre occorrerà nel corso di questi mesi monitorare se il taglio effettuato ai servizi in ambito urbano ma soprattutto extraurbano non abbia compromesso la mobilità, in particolare nelle zone più periferiche lasciando senza servizio cittadini che non hanno alternativa al trasporto pubblico.

A tale scopo sarebbe opportuno prevedere tavoli di confronto territoriali (Comune e Province) con lo scopo anche di monitorare gli obiettivi di qualità che si andranno a individuare.

Segretario Generale Filt Cgil Lombardia
Nino Cortorillo

Segretaria Confederale Cgil Lombardia
Fulvia Colombini

29 Aprile 2011